numer 1 (60) - styczeń 2013

iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



KOMUNIKACJA MIEJSKA W 2012 ROKU

Aktualności z trasy • Zmiany taryfy • Nowa wyszukiwarka połączeń • Nowe Punkty Obsługi Pasażerów
Pożegnanie z warszawską legendą • Trolejbusy w Landskronie

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

AKADEMIA PASAŻERA

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadząca: Barbara Anna Janiszewska

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 800 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6553
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa

Napisz do nas: iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

W nowym roku prezentujemy nasz firmowy magazyn nieco odmieniony. Mamy nadzieję, że nowa forma graficzna iZTM zostanie życzliwie przyjęta przez Czytelników.

Styczeń to pora podsumowań i planów. Dlatego tematem numeru tego wydania jest **„Komunikacja miejska w 2012 roku"**. Jak było i jak będzie mówi dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, Leszek Ruta. Szef podkreśla w tej rozmowie, że rok 2012 był trudny, zwłaszcza w końcówce, ale nie zabrakło w nim sukcesów na miarę światową. Czyli ZTM zakończył go „Zdecydowanie z tarczą! I to z mieczem w ręku!". O prawdziwości tego stwierdzenia świadczą kolejne materiały i liczby.

Jak zwykle dość sporo **Aktualności**. Przypominamy w nich decyzje ważne, które w czasie trudnym, który przed nami i czasie drastycznych oszczędności były jednak niezbędne.

Publikujemy kolejne „lekcje" **Akademii Pasażera**. Zapraszamy na przejażdżkę **najkrótszą linią trolejbusową** na świecie, która kursuje w Szwecji. Po nadmorskim miasteczku jeżdżą ekologiczne trolejbusy, które powstają w polskiej firmie Solaris!

Żegnamy również **tramwaj legendę**, czyli 13N.

Na koniec zachęcamy do udziału w licytacji komunikacyjnych gadżetów w **XXI finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy**. W tym roku można wylicytować nawet „trasę marzeń" i zostać maszynistą SKM-ki.

Miłej lektury!



NOWY ROK, NOWE CENY

Od 1 stycznia 2013 roku w komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego obowiązują nowe ceny biletów.

Bilet 20-minutowy kosztuje 3,40 zł, 40-minutowy – 4,60 zł, a 60-minutowy – 6,40 zł. Za bilet jednorazowy, ważny tylko w pierwszej strefie, trzeba zapłacić 4,40 zł. Tyle samo kosztuje bilet jednorazowy pojazdowy, sprzedawany w części biletomatów w pojazdach komunikacji miejskiej.

Bilet dobowy, ważny tylko w pierwszej strefie, kosztuje 15 zł. Za bilet 3-dniowy (również tylko na pierwszą strefę) trzeba zapłacić 30 zł. Bilety długookresowe imienne, ważne w pierwszej strefie, kosztują: 30-dniowy – 100 zł, a 90-dniowy – 250 zł. Zmieniła się także cena Biletu Seniora, który teraz kosztuje 50 złotych. Wzrosła również wysokość



opłat dodatkowych. Jazda bez biletu kosztuje 220 zł, a jazda bez dokumentu poświad-czającego prawo do ulgi – 176 zł. Za wydanie kolej-nej karty spersonalizowanej trzeba zapłacić 13,20 zł. Opłata manipulacyjna w przypadku anulowania wezwania do zapłaty wynosi 17,60 zł.

NIEWYKORZYSTANE BILETY ZE STAREJ TARYFY MOŻNA ZWRACAĆ W PUNKTACH OBSŁUGI PASAŻERÓW ZTM. ZWROTY BĘDĄ PRZYJMOWANE DO 30 CZERWCA BR.

Bilety nieskasowane lub nieaktywowane (wszystkie rodzaje oprócz biletu jednorazowego pojazdowego) o wartości nie większej niż 50 zł można zwracać bez żadnych formalności.

Zwroty o wartości przekraczającej 50 zł - jednorazowo można zwrócić maksymalnie 250 sztuk biletów - są przyjmowane jedynie po podpisaniu odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu. Każdy bilet musi być sprawdzony, a pasażer otrzyma pieniądze za bilety w umówionym terminie, a nie „od ręki".

Bilety kartonikowe z nieaktualnej taryfy przewozowej można zwracać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM do 30 czerwca 2013 roku.

Bilety zakodowane na kartach zbliżeniowych można zwracać w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM jedynie przy ul. Żelaznej 61 oraz na stacjach metra: Centrum i Świętokrzyska.

Powyżej 250 sztuk biletów nie można zwracać - mogą zostać jedynie wymienione, za ewentualną dopłatą, na bilety z nowej taryfy. Wymiana jest możliwa tylko w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na węźle komunikacyjnym przy stacji metra Młociny.

Zwrotu biletu imiennego zakodowanego na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej może dokonać tylko właściciel karty lub osoba przez niego upoważniona (na podstawie pisemnego upoważnienia).

Dodatkowo, pasażerowie posiadający bilety kartonikowe z nieaktualnej taryfy przewozowej w ilości do 20 sztuk, mogą dokonywać zwrotów w specjalnie utworzonych stanowiskach szybkiej obsługi w POP-ach przy ul Żelaznej 61 oraz Centrum. W przypadku zwrotów biletów nieskasowanych/nieaktywowanych nie jest pobierana opłata manipulacyjna.



NOWE POP-y NA STACJACH SŁUŻEW I IMIELIN

Od 19 grudnia ub. roku pasażerowie mogą korzystać z dwóch nowych Punktów Obsługi Pasażerów ZTM – na stacjach metra Służew i Imielin, pierwszych w tym rejonie Warszawy.



W punkcie na stacji metra Służew znajdują się trzy, a na stacji Imielin – dwa stanowiska kasjerskie. Pasażerowie mogą w nich kupić i zwrócić bilety, uzyskać niezbędne informacje na temat taryfy przewozowej, zakodować bilet na karcie, złożyć skargę lub wniosek i odwołać się od wystawionego wezwania do zapłaty.

Ze względów technicznych punkty działają w niepełnym zakresie - nie można w nich płacić kartą bankomatową tylko gotówką, nie ma możliwości przekodowania biletu na nową kartę oraz wyrobienia WKM. Jednak ze względu na wprowadzenie nowej taryfy biletowej Zarząd Transportu Miejskiego zdecydował o uruchomieniu POP-ów, żeby ułatwić mieszkańcom z rejonu Ursynowa i Mokotowa zakup biletów.

PUNKTY OBSŁUGI PASAŻERÓW

- **Siedziba ZTM**
  ul. Żelazna 61
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Centrum**
  pawilon 2010B
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00,
  w soboty w godz. 7.00 – 19.00;
- **Stacja metra Centrum 2**
  pawilon 2002H
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Świętokrzyska**
  pawilon 1000G
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Ratusz Arsenał**
  pawilon 09
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00,
  w soboty w godz. 9.00 – 16.00;
- **Stacja metra Dworzec Gdański**
  pawilon 20
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Plac Wilsona**
  pawilon 1002
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Marymont**
  pawilon 1012
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Węzeł komunikacyjny Młociny**
  hala dworca autobusowego
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00,
  w soboty w godz. 9.30 –16.30;
- **Dworzec Wschodni**
  dworzec autobusowy od strony ul. Lubelskiej
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;
- **Terminal Lotniska Chopina**
  Terminal A - hala przylotów - wyjście 2
  czynny od poniedziałku do niedzieli w godz. 7.00 – 20.00;
- **Stacja metra Służew**
  północno-wschodnia część stacji
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00,
  w soboty w godz. 8.30 –15.30;
- **Stacja metra Imielin**
  północno-wschodnia część stacji
  czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00;



ZMIANY W REGULAMINIE PRZEWOZÓW

Przypominamy, że od 1 stycznia 2013 roku obowiązuje nowy regulamin, w którym określono prawa pasażerów, uszczegółowiono zasady dotyczące wsiadania i wysiadania na przystankach „na żądanie", dopuszczono – w niektórych sytuacjach – korzystanie z wyjść awaryjnych w metrze.

W nowym regulaminie pojawił się paragraf 3 poświęcony temu jakie prawa mają pasażerowie oraz jakie obowiązki wobec nich ma Zarząd Transportu Miejskiego. ZTM jest zobowiązany do zapewnienia pasażerom jak najlepszej jakości usług oraz zapewnienie im m.in.:

- *dostępu do informacji o kursowaniu pojazdów i warunkach przewozu osób, bagażu i zwierząt;*
- *bezpiecznych warunków podróżowania środkami lokalnego transportu zbiorowego;*
- *należytej obsługi z poszanowaniem godności osobistej pasażera;*
- *prawa do składania skarg, wniosków i odwołań oraz dochodzenia zadośćuczynienia poniesionych strat w wyniku zaniedbań leżących po stronie organizatora lub operatora.*

Nowy regulamin dopuszcza korzystanie z wyjść awaryjnych w metrze przez osoby prowadzące wózki dziecięce, osoby niepełnosprawne, a także przez osoby z większym bagażem lub rowerem. Wprowadzenie tego zapisu jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom tych grup pasażerów. Obecnie mają one pewne trudności w dostaniu się na perony. Mogą to zrobić windą, ale windy są nie na każdej głowicy stacji, co powoduje konieczność dojścia do nich.

Dopuszczenie możliwości korzystania z wyjść awaryjnych przez tych pasażerów nie zwalnia ich z obowiązku posiadania – jeśli nie mają uprawnień do przejazdów bezpłatnych – ważnych biletów. ZTM planuje ustawienie przy wyjściach ewakuacyjnych dodatkowych kasowników.

Pozostali pasażerowie, tak jak dotychczas, nie są uprawnieni do korzystania z wyjść ewakuacyjnych. Złamanie tego zakazu jest zagrożone (zgodnie z art. 54 Kodeksu wykroczeń) karą grzywny do 500 zł lub karą nagany. Karę taką na pasażera nałożyć może straż miejska lub policja.

W nowym regulaminie doprecyzowano również kwestie korzystania z przystanków na żądanie (paragraf 10), ponieważ zdarzało się, że pasażerowie wewnątrz autobusu zbyt późno wciskali

przycisk informujący kierowcę o potrzebie zatrzymania się, a później skarżyli się na prowadzących. Podobnie pasażerowie stojący na przystanku „na żądanie" zbyt późno dawali kierowcy znak lub robili to niezdecydowanie.

W regulaminie zapisano, że pasażer zamierzający wysiąść na przystanku „na żądanie" powinien uprzedzić o tym fakcie obsługę pojazdu w czasie umożliwiającym bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku, poprzez wciśnięcie przycisku „STOP" lub „na żądanie". Osoba zamierzająca na takim przystanku wsiąść powinna odpowiednio wcześnie dać znak kierującemu przez wyraźne podniesienie ręki, tak by kierowca mógł bezpiecznie zatrzymać się na przystanku.

„Osoba zamierzająca wsiąść na przystanku warunkowym powinna odpowiednio wcześnie dać znak kierującemu przez wyraźne podniesienie ręki"

Sprecyzowano również zasady korzystania z przystanków warunkowych przez osoby niepełnosprawne ruchowo, osoby niewidome i niedowidzące poruszające się z białą laską lub psem asystującym. Pasażerowie tacy powinni na przystanku oczekiwać w miejscu widocznym dla kierowcy. Prowadzący pojazd widząc taką osobę będzie musiał się bezwzględnie zatrzymać.

Warto także zwrócić uwagę na zapis informujący o tym, jak odbywa się obsługa na przystankach długich, czyli takich, na których może jednocześnie zatrzymać się więcej, niż jeden pojazd (par. 8, ust. 7). Gdy na przystanku stoją dwa autobusy lub tramwaje, to drugi z pojazdów po zamknięciu drzwi nie będzie się zatrzymywał po raz drugi (chyba, że zmuszą go do tego warunki ruchu drogowego – np. sygnał z sygnalizatora świetlnego). Gdy na przystanku w tym samym czasie będą stały trzy tramwaje lub autobusy – to kierowca lub motorniczy prowadzący trzeci z pojazdów – będzie miał obowiązek powtórnego zatrzymania się i zabrania pasażerów na początku przystanku po odjeździe pojazdów, które stały przed nim.

Nowy regulamin zezwala również na wprowadzenie do autobusu, tramwaju, pociągu lub na stację metra psów asystujących, o których mowa w Ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Psy muszą mieć założoną uprząż, a ich właściciele muszą posiadać ważne świadectwo szczepienia oraz certyfikat potwierdzający status zwierzęcia.

W regulaminie zapisano także, że:

- *osoby z obsługi pojazdu zobowiązane są do pomocy osobom niepełnosprawnym w wejściu do pojazdu i zajęcia w nim miejsca;*
- *w pojazdach wyposażonych w odpowiedni przycisk oraz oznaczonych specjalnym piktogramem, pasażerowie są zobowiązani do samodzielnego otwierania drzwi na przystankach;*
- *oprócz zakazu palenia papierosów w pojazdach obowiązuje również zakaz używania tzw. e-papierosów.*

Do regulaminu został także dopisany rozdział 2, który wprowadza możliwość ubiegania się przez pasażera o zwrot należności za bilet w przypadku opóźnień pociągów SKM. Pasażer będzie mógł się ubiegać o zwrot w sytuacji, gdy pociąg spóźni się powyżej 60 minut. Jest to spełnienie obowiązku wynikającego z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Rozporządzenie WE nr 1371/2007 z 23.10.2007 r.)

„W pojazdach obowiązuje również zakaz używania tzw. e-papierosów"

Posiadacze biletów 3-dniowych mogą ubiegać się o zwrot w wysokości 1/6 wartości biletu. Pasażerom posługującym się biletem 30-dniowym przysługuje zwrot w wysokości 1/60 wartości biletu za każde opóźnienie. Posiadacze biletów 90-dniowych mogą się ubiegać o zwrot 1/180 wartości biletu za każde opóźnienie. Możliwość ubiegania się o zwrot, w wysokości 1/730 wartości biletu za każde opóźnienie, mają również pasażerowie korzystający z Biletu Seniora.

Zwroty są możliwe powyżej wartości progu minimalnego w wysokości 4 euro w przeliczeniu na polskie złote (według kursu NBP w ostatni dzień miesiąca poprzedzającego wniosek pasażera). Wnioski będą rozpatrywane w terminie 30 dni od daty złożenia.

KUP BILET OKRESOWY W AUTOBUSIE

Pojazdowe automaty biletowe zyskały nową funkcję - od 27 grudnia ub. roku można w nich zakodować na Warszawskiej Karcie Miejskiej również bilety okresowe: dobowy, 3-dniowy, 30-dniowy, 90-dniowy i Bilet Seniora.



Automaty są znane warszawiakom od czerwca 2012 roku, kiedy pierwsze tego typu urządzenia zostały zainstalowane w autobusach Miejskich Zakładów Autobusowych. Dotychczas w automatach można było kupować bilety pojazdowe oraz zakodować bilet kupiony przez Internet.

W przypadku gdy bilet okresowy kupiony w automacie pojazdowym nie był aktywny w momencie dokonywania transakcji, należy go aktywować zbliżając kartę do kasownika. W pojazdowych automatach biletowych można płacić tylko kartą.

Przypominamy, że zgodnie z nowym regulaminem przewozu, który zaczął obowiązywać 1 stycznia br. (par. 21 pkt 4), pasażer, który chce kupić bilet w automacie, powinien to zrobić zaraz po wejściu do autobusu. Natychmiast po zakupie powinien bilet skasować lub aktywować. Automaty są zainstalowane przy drugich drzwiach. Pasażerowie, którzy będą chcieli kupić bilet powinni więc wsiadać do autobusów właśnie drugimi drzwiami.

Automaty zainstalowane są w 363 autobusach Miejskich Zakładów Autobusowych. Do końca 2014 roku będą w nie wyposażone wszystkie autobusy MZA. Pojazdy, w których znajdują się automaty pojazdowe są oznaczone specjalnym piktogramem.

WZAJEMNE HONOROWANIE DO KOŃCA MARCA

Honorowanie biletów ZTM i Kolei Mazowieckich w pociągach obsługujących Lotnisko Chopina zostało przedłużone do końca marca 2013 roku.

W pociągach KM – kursujących tylko na linii KML – na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Wschodnia, można nadal podróżować na podstawie wszystkich biletów z taryfy ZTM (również biletów jednorazowych i czasowych). Z kolei, w pociągach SKM linii S2 i S3 – na tym samym odcinku trasy, ważne są wszystkie bilety z taryfy KM.

W pociągach KM na linii KML kursujących na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Wschodnia każdy podróżny nieposiadający ważnego biletu na przejazd lub posiadający bilet niezalegalizowany/nieaktywowany powinien wejść do pociągu pierwszymi drzwiami (licząc od czoła składu) i zgłosić się do kierownika pociągu w celu nabycia, zalegalizowania lub aktywowania biletu.

W dalszym ciągu komunikacją miejską można podróżować na podstawie jednorazowego „Biletu Lotniskowego" KM. Zakup „Biletu Lotniskowego" umożliwia podróżnym dojazd pociągiem Kolei Mazowieckich z każdej stacji kolejowej w Warszawie do stacji w Modlinie i dalej autobusem z dworca kolejowego w Modlinie do Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin. „Bilet Lotniskowy" uprawnia dodatkowo do korzystania ze wszystkich środków komunikacji miejskiej ZTM (autobusy, tramwaje, metro i SKM) na obszarze pierwszej strefy biletowej. Przed wejściem do pojazdu komunikacji miejskiej, podróżny musi trwale i czytelnie wpisać na bilecie godzinę rozpoczęcia czasu jego ważności. „Bilet Lotniskowy" jest ważny przez 60 minut od godziny wskazanej przez pasażera.

NOCNE METRO DO KOŃCA FERII?

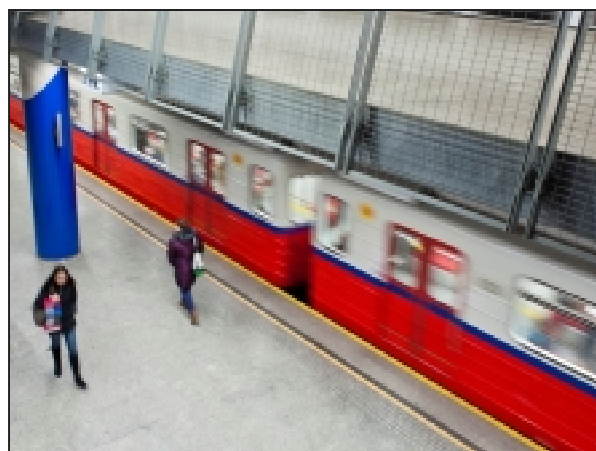
Zarząd Transportu Miejskiego podjął decyzję o rezygnacji z kursowania metra w weekendowe noce. Prawdopodobnie ostatni nocny pociąg podziemnej kolei wyruszy w trasę w nocy z 9 na 10 lutego.

Metro kursujące w weekendowe noce co kwadrans jest zbyt dużym obciążeniem dla budżetu stolicy, a nocne kursy nie cieszą się dużym zainteresowaniem pasażerów. W noce z piątku na sobotę ze wszystkich stacji łącznie korzysta średnio ok. 10 tys. osób. Dla porównania, w ciągu dnia tylko przez stację Centrum „przewija się" ok. 80 tys. osób. Likwidacja nocnego kursowania podziemnej kolei jest więc wyborem mniejszego zła. Pozostawienie metra kursującego nocą oznaczałoby konieczność większych ograniczeń w komunikacji dziennej.

Rezygnacja z nocnych kursów pozwoli miesięcznie zaoszczędzić ok. 300 tys. zł.

W celu zastąpienia nocnych kursów metra, wzmocniona zostanie nocna komunikacja autobusowa wzdłuż trasy podziemnej kolei, np. linia N44.

Zanim nocne metro wyjedzie w os-tatni kurs, od początku zimowych ferii (28 stycznia) częstotliwość kursowania metra w pozostałych porach dnia zostanie dopasowana do rzeczywistych potrzeb. Należy spodziewać się m.in. ograniczenia częstotliwości kursowania po godz. 22.00, wczesnym rankiem lub w niedziele. Jest to konieczne do utrzymania na jak najwyższym poziomie obsługi w okresach o największym zapotrzebowaniu, czyli w godzinach szczytu w dni robocze. Kursowanie metra w nocy zostanie utrzymane aż do 10 lutego ze względu na ferie zimowe i trwający karnawał.



ZMIANY W eLkach

W 2013 roku na ulice podwarszawskich miejscowości wyjechało siedemnaście lokalnych linii dowozowych. Zmiany dotyczą mieszkańców Piaseczna oraz Pruszkowa. W pozostałych miejscowościach autobusy z literą „L", w których obowiązuje taryfa ZTM, jeżdżą na tych samych trasach, co w roku 2012.

Zarząd Transportu Miejskiego wybrał operatorów, którzy w 2013 roku będą obsługiwali eLki, z wyjątkiem Wieliszewa i Izabelina, gdzie umowy obowiązują do końca marca br.

Na kontynuację współpracy z ZTM zdecydowały się niemal wszystkie samorządy – jedynym wyjątkiem są władze Pruszkowa, które postanowiły uruchomić własne połączenia. Tym samym, 1 stycznia 2013 roku zakończyła kursowanie linia L11.

W 2013 roku większe zmiany czekają jedynie pasażerów korzystających z linii dowozowych na terenie Piaseczna. 1 stycznia została zmieniona trasa linii L-3, która dojeżdża do pętli PKP Piaseczno, a w weekendy, w wybranych kursach, również do Nowej Woli i kościoła w Starej Iwicznej. Zgodnie z uchwałą Rady Miasta i Gminy Piaseczno od stycznia zmieniła się również lokalna taryfa – podrożały bilety jednorazowe i miesięczne emitowane przez przewoźnika.

Od 1 lutego wszystkie linie lokalne kursujące na terenie gminy będą dojeżdżały do pętli przy urzędzie miasta w Piasecznie. Rozkłady jazdy eLek zostaną skoordynowane na wspólnym odcinku trasy (Gołków - pętla przy urzędzie), a w wybranych porach również z linią 727. Dzięki temu, linie L-2, L-5 oraz L13 w godzinach szczytu będą podjeżdżały na przystanki średnio co 10-20 minut, a w pozostałych porach co pół godziny.

W pozostałych gminach ceny biletów (emitowanych przez przewoźników) i trasy pozostają bez zmian.

KONIEC PĘTLI ZACISZE 512 ZMIENIŁO TRASĘ

Mimo wielu rozmów przeprowadzonych przez ZTM z właścicielem działki, na której znajdowała się pętla autobusowa Zacisze, nie udało się dojść do porozumienia w sprawie przedłużenia dzierżawy. W związku z tym, od 1 stycznia pętla przestała funkcjonować, a linia 512 kursuje na zmienionej trasie.

Autobusy linii 512 kursują trasą: ESPERANTO – ... – Młodzieńcza – **Kondratowicza – Św. Wincentego – Gilarska – Rolanda – Codzienna** – ZACISZE (przystanek końcowy) – Codzienna – Młodzieńcza –... – ESPERANTO.

Został uruchomiony przystanek końcowy ZACISZE 01 przy ul. Codziennej, w pobliżu skrzyżowania z ul. Blokową. Uruchomiono również przystanki: ROLANDA 03 (na ul. Rolanda, w rejonie skrzyżowania z ul. Gilarską) i KANAŁ BRÓDNOWSKI 01 (na ul. Rolanda, w rejonie Kanału Bródnowskiego). Zawieszone zostało funkcjonowanie przystanku CZERWIŃSKA 02, a przystanek ZACISZE 02 został zlikwidowany.



N75 NIE DOJEŻDŻA DO OTWOCKA

Na wniosek władz Józefowa, Otwocka i Karczewa od nocy z 1 na 2 stycznia 2013 roku linia N75 została wycofana ze strefy podmiejskiej i dojeżdża tylko do ronda na skrzyżowaniu Wału Miedzeszyńskiego z Traktem Lubelskim.

Nowa trasa linii N75: DW. CENTRALNY - ... - Fieldorfa – Wał Miedzeszyński – RYCHNOWSKA 01 (przyst. końcowy) – autobus zawraca na rondzie Wał Miedzeszyński / Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – Fieldorfa - ... - DW. CENTRALNY.

W związku ze skróceniem trasy N75 zlikwidowane zostały zespoły przystankowe: WĄSKA, PKP MICHALIN, CICHA, PKP JÓZEFÓW, JAROSŁAWSKA, ŚWIDER-KOŚCIÓŁ, ŚWIDER, RZEMIEŚLNICZA, ORLA, ŁUGI, POMNIK KOLEI WĄSKOTOROWEJ, KOŚCIÓŁ oraz przystanki: HOŻA 03, SZPITAL POWIATOWY 01 i 02.

TRWAJĄ PRACE NAD NOWĄ WYSZUKIWARKĄ

Jak najszybciej dojechać z Żoliborza do Wesołej? Czy dziś podróż na lotnisko zajmie tyle co zwykle, czy – przez opady śniegu – będzie dłuższa? Gdzie znaleźć dokładny plan podróży Warszawa-ulica Marszałkowska – Berlin-Unter den Linden? 10 grudnia 2012 roku. Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na wykonanie i utrzymanie serwisu informacji pasażerskiej. Udostępnienie serwisu, który pomoże znaleźć odpowiedzi na te i wiele innych pytań, planowane jest na drugą połowę 2013 roku. Zamówienie realizowane jest w ramach projektu Rail Baltica Growth Corridor, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej.

Głównymi elementami serwisu informacji pasażerskiej ZTM będą: wyszukiwarka połączeń wraz z przeglądarką rozkładów jazdy oraz moduł zawierający informacje o bieżącym funkcjonowaniu komunikacji. Pasażerowie znajdą w tej części komunikaty o zmianach i utrudnieniach, a w miarę dostępności wdrażanych równolegle rozwiązań, także o położeniu pojazdów lub rzeczywistych godzinach odjazdu pojazdów z przystanków.

W serwisie informacji pasażerskiej zostaną uwzględnione połączenia realizowane przez środki komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej. Dodatkowo, użytkownicy serwisu będą mogli zaplanować podróż „od drzwi do drzwi" do dostępnych w obecnym serwisie ZTM obszarów: Berlina i Brandenburgii, południowo-zachodnich i północnych Niemiec, Danii i Szwecji. W ramach projektu RBGC prowadzone są działania mające doprowadzić do objęcia tą listą Poznania, Łodzi, Białegostoku, Finlandii oraz wykorzystania informacji o dostępnych przeprawach promowych.

Serwis zostanie przygotowany w trzech wersjach: internetowej, internetowej „lekkiej" (do przeglądania w urządzeniach przenośnych) oraz aplikacji na telefony komórkowe (z uwzględnieniem systemów operacyjnych Android i iOS).

Projektanci nowego serwisu założyli jego: przyjazność (wyszukiwanie połączeń przy jak najmniejszej liczbie kliknięć), intuicyjność, zgodność z kluczowymi przeglądarkami i systemami operacyjnymi oraz dostępność dla wszystkich zainteresowanych użytkowników, w tym osób niedowidzących i niewidomych oraz z ograniczoną sprawnością ruchową.



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
(Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)

Głównym celem projektu Rail Baltica Growth Corridor – którego partnerem jest Miasto Stołeczne Warszawa – jest poprawa połączenia miast leżących w korytarzu sięgającym od Berlina przez polskie miasta Poznań, Łódź, Warszawę i Białystok, kraje nadbałtyckie do Helsinek i Sankt Petersburga. Jednym z elementów projektu jest udostępnienie podróżnym narzędzia do planowania podróży wykraczających poza obszar poszczególnych metropolii.

Projekt Rail Baltica Growth Corridor jest realizowany w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region) i jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dofinansowanie wynosi 85 proc. kosztów kwalifikowalnych.

NIE TYLKO DLA HOBBYSTÓW

Szukasz na stronie nie tylko bieżących informacji, rozkładu jazdy, ale chciałbyś poznać historię i teraźniejszość warszawskiej komunikacji miejskiej? Strona ZTM wydaje się do tego celu najbardziej pożądanym miejscem. Zachęcamy do odwiedzenia zakładki „hobby", którą wzbogaciliśmy o nowe elementy i dalismy Państwu „pod choinkę".

Strona internetowa ZTM cały czas jest rozbudowywana, a zakres przekazywanych informacji wzbogacany o nowe kanały informacji (iZTM, Facebook itp.). Zakładka „hobby" zawiera wiele informacji, przeznaczonych nie tylko dla pasjonatów komunikacji miejskiej. Do prezentowanej od wielu lat historii stołecznej komunikacji dołączyliśmy dwie nowe rubryki.

W rubryce **„pojazdy"** zawarliśmy kompendium wiedzy o wszystkich autobusach, tramwajach, pociągach metra i SKM, które na co dzień poruszają się po naszych trasach. Oprócz opisów konstrukcji i danych technicznych każdego modelu zaprezentowana została krótka historia jego eksploatacji, a całość „okraszona" zdjęciami.

Druga nowa rubryka to **„baza danych pojazdów"**. Jest to specjalna wyszukiwarka pozwalająca znaleźć precyzyjne informacje o każdym z ponad trzech tysięcy pojazdów kursujących w sieci ZTM. Wystarczy wpisać numer pojazdu, aby otrzymać informacje nie tylko o roku produkcji, ale np. o przynależności do poszczególnych przewoźników, zajezdni oraz o wyposażeniu pojazdu. Możliwe jest też wyszukanie pojazdów spełniających zadane kryteria, takie jak klimatyzacja, ciepły guzik, monitoring, zapowiadanie przystanków itp. oraz uzyskanie informacji o ich liczbie.

Autorami rozbudowanej zakładki **„hobby"** są twórcy dawnego serwisu internetowego **„Przegubowiec"**, będącego niegdyś kopalnią wiedzy o warszawskiej komunikacji. Zakładkę „hobby" codziennie aktualizujemy i będziemy ją wzbogacać o kolejne elementy.



GRAMY PO RAZ KOLEJNY

Zarząd Transportu Miejskiego od kilku lat „gra" z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy, przekazując na aukcje Fundacji Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy unikalne przedmioty, które są związane ze stołeczną komunikacją. Dzięki licytacjom przedmiotów przekazanych przez ZTM, podczas XVIII, XIX i XX Finału WOŚP udało się zebrać 6514 zł. Do 15 stycznia br., do godz. 15.15 trwa licytacja możliwości ułożenia trasy „linii marzeń" wraz z jednorazowym przejazdem Ikarusem MZA. Na uczestników licytacji czekają dekoracje liniowe ze specjalnej linii tramwajowej 13N oraz przejazd w kabinie maszynisty pociągu SKM.

Na aukcje tegorocznego finału WOŚP przekazaliśmy: 5 książek o Euro 2012, „Zatrzymane w kadrze", 10 maskotek warszawskiej komunikacji „Pan Bilecik", 2 kalendarze trójdzielne i 3 zestawy Veturilo (a w każdym: bidon, nerka Veturilo czerwona, polo męskie, pokrowiec na siodełko niebieskie, torba eko Veturilo). W 20 zakończonych aukcjach zebraliśmy **646,48 zł**.

Nadal można brać udział w aukcji „Ułóż trasę linii autobusowej swoich marzeń". Po raz pierwszy - wspólnie z Miejskimi Zakładami Autobusowymi – można ułożyć „linię marzeń" i odbyć po niej przejażdżkę autobusem marki Ikarus, stylizowanym na historyczny. Pamiątką po wydarzeniu będzie komplet dekoracji liniowych z opisem trasy, opracowaną na podstawie wytycznych darczyńcy. Na przejażdżkę zwycięzca aukcji wybierze się wraz z osobami towarzyszącymi.

http://aukcje.wosp.org.pl/uloz-trase-linii-autobusowej-swoich-marzen-i705835

Do wylicytowania są również trzy aukcje z dekoracjami liniowymi 13N, która wyruszyła na trasę 31 grudnia 2012 roku. W ten sposób pożegnano po 53 latach tramwaje typu 13N, czyli słynne „parówki". Linia kursowała od 19.00 do 3.00, co 15 minut na trasie: pętla Piaski – Broniewskiego – Jana Pawła II – Chałubińskiego – Nowowiejska – Puławska – Metro Wilanowska.

http://aukcje.wosp.org.pl/dekoracje-liniowe-13n-i705903

http://aukcje.wosp.org.pl/dekoracje-liniowe-13n-i705907

http://aukcje.wosp.org.pl/dekoracje-liniowe-13n-i705913

9 stycznia, wspólnie z Szybką Koleją Miejską została uruchomiona aukcja „Przejazd w kabinie maszynisty pociągu SKM". To niepowtarzalna okazja spełnienia marzeń wielu miłośników kolei. Zwycięzca dołączy do maszynisty w pojeździe (do wyboru) typu 19 WE lub 27 WE lub 35 WE, na wybranej trasie kursowania warszawskiej SKM.

http://aukcje.wosp.org.pl/przejazd-w-kabinie-maszynisty-pociagu-skm-i740773

Z komunikacją miejską są również związane działania sztabu WOŚP Warszawa-Targówek. Pod ich banderą ulice Warszawy przemierzać będzie autobus marki Ikarus. Na każdym z wyznaczonych przystanków przewidziany jest około 30 minutowy postój, podczas którego mini-koncert zagra Propabanda - zespół łączący kulturę bałkańską z nowoczesnością. Pierwszy przystanek będzie na nieużywanym fragmencie drogi przy Dworcu Wileńskim (w godzinach 11.00-11.35). W samo południe stanie na przystanku Centrum, by już o 13.00 zajechać na pl. Zamkowy na Podwalu. Potem dojedzie do pl. Bankowego, następnie do parkingu przed stadionem Legii. Po przystanku przed Bemowskim Centrum Kultury, powróci przed gmach Urzędu Dzielnicy Targówek.



Z TARCZĄ I MIECZEM W RĘKU



- tak podsumowuje rok 2012 i mówi o planach na rok 2013 dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, ***Leszek Ruta.***

Panie Dyrektorze, jakby Pan ocenił tak ogólnie miniony rok w komunikacji miejskiej? ZTM „zakończył go z tarczą czy na tarczy"?

Zdecydowanie z tarczą! I to z mieczem w ręku! Jeśli brać pod uwagę cały rok, a nie tylko jego trudną końcówkę, to był on dla nas bardzo dobry. Odnieśliśmy sukces. A nawet kilka.

Jaki był ten największy, najważniejszy?

Nie mam żadnych wątpliwości – największym sukcesem minionego roku w komunikacji miejskiej była obsługa Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Można powiedzieć, że to był dla nas sukces historyczny. Z dwóch powodów. Po pierwsze, oczywiście, komunikacja miejska w stolicy po raz pierwszy mogła zaprezentować wszystkie swoje atuty tak dużej liczbie osób spoza Warszawy w tak krótkim czasie. I tutaj należy podkreślić, że wypowiadali się oni o komunikacji bardzo dobrze. W prasie pojawiło się nawet określenie, że były to mistrzostwa świata warszawskiej komunikacji. A po drugie, że ten sukces osiągnęliśmy w roku jubileuszowym. W roku, w którym ZTM obchodził 20-lecie swojego istnienia.

Co złożyło się na ten sukces?

Przede wszystkim ciężka praca wielu pracowników warszawskiej komunikacji, w tym ZTM. I to praca wieloletnia, ponieważ do tego wydarzenia przygotowywaliśmy się przez długi czas. Każdy z nas miał jednak poczucie pewnej misji i czuł, że bierze udział w wyjątkowym wydarzeniu, które może się już w Warszawie nie powtórzyć. Ważne jest również to, że pracownicy warszawskiej komunikacji umieją ze sobą dobrze współpracować i są elastyczni w działaniu. Dzięki temu radzą sobie nawet w ciężkich sytuacjach. Jak np. w czasie meczu Polska-Rosja, kiedy doszło do zamieszek i policja musiała zamknąć całkowicie dla ruchu most Poniatowskiego.

Wszystko poszło „jak po maśle"?

Nigdy nie jest idealnie. Zawsze można coś poprawić, zrobić lepiej. Ważne jednak, by być otwartym na uwagi i elastycznym. Przykładem takiego działania było chociażby usprawnienie obsługi komunikacyjnej stadionu koleją po meczach. Po pierwszym meczu, kiedy dostęp do peronu był swobodny, spowodowało to duże perturbacje i utrudnienia. Od drugiego meczu przed wejściem na peron została utworzona śluza i kibice byli wpuszczani partiami. To znacznie poprawiło bezpieczeństwo i upłynniło ich „odbieranie" przez kolejne podjeżdżające pociągi.

Z czego jeszcze możemy być dumni?

Oczywiście z Veturilo! Bardzo się cieszę, że udało nam się go uruchomić. O tym, że ten system jest skazany na sukces wiedzieliśmy już od pierwszych dni po jego uruchomieniu. Liczba użytkowników zarejestrowanych w systemie oraz liczba wypożyczeń rosły w ogromnym tempie. Veturilo to także duży sukces

medialny, o czym świadczą liczne – bardzo przychylne – publikacje w prasie i na portalach internetowych oraz programy w radiu i telewizji.

Czyli sukces Veturilo nie był zaskoczeniem?

Przyznam się, że trochę mnie zaskoczyła ta pozytywna reakcja rowerzystów. Przed uruchomieniem Veturilo docierały do nas sygnały o tym, że Warszawa powinna najpierw pomyśleć o rozbudowie sieci ścieżek rowerowych, a dopiero potem „brać" się za rower publiczny. Taką drogą chce iść np. Łódź. Ja jednak od początku uważałem, że nie powinniśmy czekać ze startem systemu. I jak się okazało - miałem rację.

Nie boi się Pan teraz sezonowego, masowego przesiadania się pasażerów komunikacji miejskiej na rowery?

Uruchamiając ten system poniekąd sami do tego zachęcaliśmy. Ale tak naprawdę to nie ta skala. Komunikacja miejska dziennie wykonuje ok. 3 mln przewozów. Choć rowerów jest dużo, nigdy nie będą w stanie przewieźć takiej liczby pasażerów.

A co z połączeniem „lotniskowym"? Wielki sukces czy wielka klapa?

Według mnie to pierwsze. Świadczy o tym np. fakt, że rośnie liczba pasażerów korzystających z pociągów w dojeździe do „dzielnicy białych kołnierzyków", czyli Służewca. Frekwencja do samego lotniska nie jest może zbyt duża, ale złożyło się na to kilka czynników. Połączenie zostało uruchomione w trakcie obowiązywania starego rozkładu jazdy, w którym pociągi „lotniskowe" mogły jedynie zostać wpasowane w przerwy czasowe między pociągami kursującymi na linii średnicowej i radomskiej. To powodowało, że odstępy między odjazdami kolejnych pociągów były nierówne. W czasie prac nad nowym rozkładem jazdy, pociągi „lotniskowe" zostały potraktowane w sposób priorytetowy. Dzięki temu rozkład jest bardziej atrakcyjny dla pasażerów. Dodatkowym elementem mającym wpływ na frekwencję na lotnisko jest to, że stacja kolejowa jest słabo połączona z terminalem lotniczym. Dopiero po zakończeniu jego przebudowy powstanie bezpośrednie i wygodne połączenie. Pasażerowie będą mogli dojść do pociągu bez konieczności wychodzenia na zewnątrz, jak to się dzieje obecnie.

Eksperci komunikacyjni, z prof. Suchorzewskim na czele, też są zgodni co do tego, że połączenie „lotniskowe" się z czasem obroni.

Też tak myślę. Nawet jeśli będzie potrzeba na to lat, a nie miesięcy. Zresztą to połączenie zostało wybudowane na lata. A nie tylko na EURO. Połączenia kolejowe z portami lotniczymi są standardem w wielu europejskich i światowych metropoliach.

Skąd więc tak zajadła krytyka w mediach?

Rolą mediów jest, by krytykować. Nawet jeśli taka krytyka nie zawsze znajduje odbicie w rzeczywistości. Ważne jednak by nie wyciągać na podstawie tej krytyki żadnych pochopnych wniosków.

Czy to wszystkie ubiegłoroczne sukcesy?

Zdaliśmy też egzamin, zresztą jak co roku, w czasie Wszystkich Świętych. Organizacja komunikacji miejskiej w tym okresie jest coraz lepsza. Świadczą o tym liczne głosy pasażerów dojeżdżających na cmentarze. Tak na marginesie można dodać, że doświadczenia zdobyte w czasie kolejnych akcji cmentarnych wykorzystaliśmy również w czasie EURO.

„Połączenia kolejowe z portami lotniczymi są standardem w wielu europejskich i światowych metropoliach"

Omówiliśmy już sukcesy, czyli plusy. Ale jak mówił Ryszard Ochódzki z „Misia", chodzi o to by „te plusy nie przesłoniły wam minusów". To jakie były te minusy?

W kategoriach porażek, czy też mówiąc łagodniej – minusów, można rozpatrywać sprawę budowy Tramwaju na Tarchomin i to, że w dalszym ciągu cała inwestycja jest „w papierach". Przez cały czas musimy zmagać się z protestami i przeciągającymi się procedurami. Wszystko jednak wskazuje, że w bieżącym roku sprawa w końcu „ruszy z miejsca". Mieliśmy też różnego rodzaju perturbacje na budowie II linii metra. Nie można było ich przewidzieć, ale zdaję sobie sprawę z tego, że te problemy mogą stawiać również ZTM w niekorzystnym świetle. W kategoriach porażek można również rozpatrywać rezygnację z budowy dwóch parkingów P+R – Rembertów i Wesoła. Niestety, protesty mieszkańców (w przypadku Rembertowa) oraz skomplikowana sytuacja własnościowa terenów zmusiły nas do tej rezygnacji. Nie składamy jednak broni. Planujemy budowę kolejnych parkingów przy stacjach i przystankach kolejowych.

Kiedy pojedziemy pierwszym pociągiem metra pod Wisłą?

To jedno z pytań, na które ciężko jest odpowiedzieć. Przy tego typu wielkich inwestycjach zawsze jest element ryzyka i opóźnień. Myślę jednak, że połowa 2014 roku to termin realny.



Końcówka roku 2012 była jednak trudna. W trakcie akcji informującej mówiliśmy, że pieniądze z podwyżki cen biletów zostaną wykorzystane na rozwój komunikacji. Okazało się, że kryzys dotarł i do nas. Rada Warszawy, na wniosek skarbnika, obcięła tegoroczne wydatki na transport zbiorowy o 190 mln zł. Od razu zaczęło być głośno o możliwych cięciach w rozkładach jazdy. Pojawiły się też pytania typu: „Skoro chcecie ograniczać komunikację to po co podnosicie ceny biletów"?

Trzeba teraz powiedzieć wprost, że środki z podwyżki spowodują, że ograniczenia komunikacji będą znacznie mniejsze. Z tytułu podniesienia cen biletów do budżetu wpłynie o ok. 120 mln zł więcej. Bez podwyżki wydatki na komunikację miejską zostałyby ograniczone aż o 310 mln zł. Skutki tej nowej budżetowej rzeczywistości będzie widać m.in. w komunikacji nocnej. Podjęliśmy już decyzję o likwidacji nocnych weekendowych kursów metra. Ostatnie pociągi nocne wyjadą na trasę w nocy z 9 na 10 lutego. Nocne kursy metra zastąpimy komunikacją autobusową, która jest znacznie tańsza. I musimy powiedzieć sobie wprost, że nocne kursy metra, które są dużym udogodnieniem dla pasażerów, przegrywają z ekonomią. Gdybyśmy je utrzymali, musielibyśmy bardzo mocno ograniczyć kursowanie środków komunikacji naziemnej. Likwidacja nocnych kursów metra to, niestety, nie wszystko. Za wszelką cenę chcemy utrzymać jak najmocniejszą obsługę metrem w godzinach szczytu w dni powszednie i z tego powodu musimy ograniczyć również kursowanie metra wtedy, kiedy jest na nie mniejsze zapotrzebowanie. Dlatego już na początku ferii możliwe będzie ograniczenie kursowania w godzinach pozaszczytowych, a także w niedziele.

„Z tytułu podniesienia cen biletów do budżetu wpłynie o ok. 120 mln zł więcej. Bez podwyżki wydatki na komunikację miejską zostałyby ograniczone aż o 310 mln zł"

Wszystko na to wskazuje, że kolejną „ofiarą" cięć w komunikacji będzie także Wspólny Bilet.

Nie tyle ofiarą cięć co braku systemowych rozwiązań. Obecnie sytuacja wygląda tak, że część kosztów Wspólnego Biletu pokrywają jedynie samorządy, na terenie których znajdują się stacje i przystanki kolejowe. Mimo, że dojeżdżają tam samochodami mieszkańcy gmin ościennych, ich władze nie partycypują w kosztach. Do Wspólnego Biletu nie dokładają się również powiaty, poza legionowskim i wołomińskim. Do współfinansowania nie poczuwa się także marszałek, który jest przecież organizatorem transportu kolejowego. Do tego samorządy, które ponoszą część kosztów Wspólnego Biletu, często są w trudnej sytuacji finansowej. Dla budżetu Warszawy Wspólny Bilet jest także dużym obciążeniem finansowym. Kosztuje ok. 120 mln zł rocznie. To wszystko sprawia, że przyszłość Wspólnego Biletu jest na razie niepewna. Dlatego zdecydowaliśmy się na wypowiedzenie, z dniem 31 marca br., porozumień gminom objętym Wspólnym Biletem.

I nic się nie da zrobić?

Bardzo byśmy chcieli, żeby Wspólny Bilet obowiązywał dalej, dlatego rozpoczęliśmy negocjacje - z zarządami Kolei Mazowieckich, Warszawskiej Kolei Dojazdowej oraz samorządami nim objętymi - w sprawie jego przedłużenia. Chcielibyśmy, żeby w pierwszej strefie biletowej obowiązywał on na obecnych zasadach. W drugiej jednak będziemy chcieli te zasady zmienić. Będziemy gminom, KM i WKD rekomendować inny sposób rozliczeń. Dopłat do pasażera a nie do wykonywanych, czasem nawet niemal na pusto, pociągokilometrów. Zaproponujemy wprowadzenie tzw. „wariantu łomiankowskiego", czyli specjalnego biletu KM i WKD, który byłby ważny na konkretnym odcinku trasy kolejowej oraz w komunikacji miejskiej w granicach pierwszej strefy. Jego cena byłaby sumą biletu okresowego KM i długookresowego biletu ZTM na pierwszą strefę, pomniejszoną o wysokość ewentualnej dopłaty ze strony samorządów.

Kiedy poznamy ewentualne inne ograniczenia w komunikacji miejskiej?

Postaramy się przedstawić je do końca stycznia.

Jakie plany ma ZTM na rok 2013? Jakie będą najważniejsze stojące przed nim wyzwania?

Zdecydowanie najważniejsze to realizacja Tramwaju na Tarchomin i kontynuacja budowy centralnego odcinka II linii metra. Dużym wyzwaniem będzie dla nas też rozwój sieci systemu Veturilo. W tym roku chcemy uruchomić ponad 70 nowych stacji i zwiększyć do ok. 2,2 tys. liczbę dostępnych rowerów. Co ważne powstaną także, kolejne po tej przy Arkadii, stacje uruchamiane przez inwestorów prywatnych. Mam także nadzieję, że przy pomocy rowerowego pełnomocnika pani prezydent, który jest także pracownikiem ZTM, zostanie spięta i rozbudowana sieć ścieżek rowerowych. Ona jest już teraz całkiem duża. Są w niej jednak niestety „dziury", które trzeba jak najszybciej „załatać".

Dziękuję za rozmowę.



KOMUNIKACJA MIEJSKA W 2012 ROKU

Jeśli brać pod uwagę cały rok, a nie tylko jego trudną końcówkę, to był on dla nas bardzo dobry – tak podsumował rok 2012 dyrektor ZTM-u na poprzednich stronach. O tym, co udało się zrealizować i jak funkcjonowała komunikacja w stołecznej metropolii, najlepiej „opowiedzieć" faktami i liczbami.

Z komunikacji miejskiej w 2012 roku „codziennie lub prawie codziennie" korzystało **53 proc**. warszawiaków, a „przynajmniej raz w tygodniu" – **16 proc**. (Barometr Warszawski, czerwiec 2012).

2 795 562 - to szacunkowa liczba przewożonych pasażerów dziennie. Rocznie daje to **936 513 360** osób (dane wg stanu za 11 miesięcy 2012). Statystyka w rozbiciu na poszczególne rodzaje środków komunikacji – odpowiednio przejazdy dziennie /rocznie jest następująca:

- autobusy: 1 310 661 / 439 071 583,
- tramwaje: 617 045 / 206 710 115,
- metro: 456 539 / 152 940 452,
- Szybka Kolej Miejska: 186 487 / 2 871 176,
- Warszawska Kolej Dojazdowa: 8 571 / 2 871 176,
- Koleje Mazowieckie: 216 260 / 72 446 975.

Pasażerowie mieli do dyspozycji (stan na koniec roku 2012):

- 208 linii autobusowych dziennych, w tym: 118 linii zwykłych, 27 przyspieszonych, 4 ekspresowe
- 42 nocne linie autobusowe,
- 24 linie tramwajowe,
- 4 linie Szybkiej Kolei Miejskiej.

Mogli nimi przejechać (stan na koniec 2012 roku):

- autobusami dziennymi: 1 141,047 km,
- tramwajami: 124,100 km,
- SKM: 105,815 km.

Po ulicach stolicy jeździło 1859 autobusów (stan na 31 grudnia 2012), 762 tramwaje (stan na 30 listopada 2012), 31 pociągów SKM (stan na 31 grudnia 2012) i 240 metra (stan na 31 grudnia 2012). Do autobusów pasażerowie wsiadali na 3482



przystankach w Warszawie i 1491 w aglomeracji. Tramwaje stawały na 557 przystankach. Mogliśmy również skorzystać z 14 wspólnych przystanków dla autobusów i tramwajów.

Aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej ZTM oddał do dyspozycji kolejne stałe parkingi w systemie Parkuj i Jedź: Wawer SKM, stacja metra Imielin i Ursus Niedźwiadek. Obecnie kierowcy mogą pozostawić samochody na 13 parkingach P+R – jest na nich 4020 miejsc dla samochodów osobowych, w tym 90 dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Systematycznie jest rozszerzana sieć sprzedaży biletów. W ubiegłym roku otwarto kolejne cztery Punkty Obsługi Pasażerów ZTM.: Dworzec Wschodni ul. Lubelska, Lotnisko Chopina, stacje metra Służew i Imielin. Zamontowano ponad 320 nowych biletomatów. Pasażerowie mają do dyspozycji 2421 punktów, w których mogą kupić bilety – **patrz tabelka niżej**.

Od stycznia do listopada ubiegłego roku kupiono w tych punktach 52,8 mln biletów czasowych, 20,9 mln biletów jednorazowych, 7,3 mln biletów krótkookresowych i ponad 4,5 mln biletów długookresowych. Najwięcej biletów kupujemy w POP-ach, ale coraz częściej korzystamy ze stacjonarnych i mobilnych automatów biletowych.

WYSZCZEGÓLNIENIE	ILOŚĆ
Punkty Obsługi Pasażerów ZTM	13
Punkty sprzedaży Mennicy Polskiej S.A.	853
Punkty sprzedaży ASEC S.A.	317
Placówki Poczty Polskiej	223
Stacjonarne punkty sprzedaży biletów	1406
Automaty biletowe Mennicy Polskiej S.A.	247
Automaty biletowe ASEC	100
Stacjonarne automaty biletowe	347
Mobilne automaty w autobusach MZA	349
Mobilne automaty w autobusach Mobilis	108
Mobilne automaty w tramwajach	149
Mobilne automaty w pociągach SKM	62
Mobilne automaty biletowe	668
RAZEM	**2421**

PRZEŻYJMY TO JESZCZE RAZ

To były mistrzostwa świata komunikacji miejskiej – takie oceny wystawili kibice krajowi i zagraniczni, którzy byli gośćmi stolicy w czasie EURO 2012. W tym czasie z komunikacji w Warszawie skorzystało dodatkowo ponad 1, 5 mln pasażerów. Przypominamy, co złożyło się na ten ogromny sukces.

Gdyby wszystkie dodatkowe autobusy, którymi kibice mogli wrócić do domów po meczach, rozgrywanych w Warszawie w ramach Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, ustawić jeden za drugim – zajęłyby one odcinek Alej Jerozolimskich i mostu Poniatowskiego od placu Zawiszy do ronda Waszyngtona. Podczas UEFA EURO 2012™, autobusy przejechały dodatkowo ponad 300 tys. kilometrów, tramwaje ok. 130 tys. kilometrów, a metro ok. 17 tys. kilometrów.



Na czas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził specjalną organizację komunikacji miejskiej. W dni meczowe 8, 12, 16, 21 i 28 czerwca uruchamiano 20 linii specjalnych. Metro oraz wybrane linie autobusowe i tramwajowe kursowały przez całą noc, a na tory wyjeżdżały dodatkowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej. Autobusy nocne kursowały częściej, średnio co 15 minut.

Kibice, którzy w dniu meczu chcieli dostać się na Stadion Narodowy komunikacją miejską, mieli do dyspozycji pociągi jadące w kierunku przystanku kolejowego Warszawa Stadion (kursujące co 4 – 5 minut), tramwaje (kursujące co minutę) i autobusy (kursujące co 2 – 3 minuty), jadące przez most Poniatowskiego.

Osoby, które przyjechały na mecz samochodem, mogły zostawić auto na jednym z dziewięciu tymczasowych parkingów Parkuj i Jedź. Na Stadion Narodowy dowoziły kibiców specjalne linie autobusowe, oznaczone literą P.

Z myślą o osobach bawiących się w Strefie Kibica, przez cały czas trwania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, uruchamiane były linie autobusowe oznaczone literą F. Autobusy łączyły centrum miasta z Wilanowem, Białołęką, Witolinem i Bemowem.

ROWEROWY „STRZAŁ W DZIESIĄTKĘ"

Możemy być dumni z Veturilo – mówi dyrektor ZTM-u. Cztery miesiące działania systemu wypożyczalni roweru publicznego pokazały, że było warto.

- 58 stacji (docelowo 128),
- 1050 rowerów (docelowo 2150),
- 47 500 aktywnych użytkowników,
- +9170 użytkowników Bemowo Bike,
- najaktywniejszy użytkownik: ponad 500 wypożyczeń,
- liczba wypożyczeń: 290 206,
- +49 216 wypożyczeń Bemowo Bike,
- sierpień: 122 356,
- wrzesień: 96 985,
- październik: 48 951,
- listopad: 21 914.
- Najpopularniejsze stacje:
  - Metro Centrum - rejon Rotundy,
  - Krakowskie Przedmieście / Traugutta,
  - Metro Imielin / Ratusz UD Ursynów,
  - Al. Jana Pawła II / Grzybowska,
  - Al. Jana Pawła II / Al. Solidarności.



PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI KROK PO KROKU...

KONTROLA BILETÓW
NA PRZYKŁADZIE JEDNEGO AUTOBUSU



Osoby korzystające z warszawskiej komunikacji miejskiej zobowiązane są do zapłaty za przejazdy. Mogą to zrobić kasując bilet kartonikowy, aktywując bilet zakodowany na Warszawskiej Karcie Miejskiej lub kupując bilet przez komórkę. Każdego dnia w autobusach, tramwajach, pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej i na obszarze strefy biletowej metra kontrolerzy biletów Zarządu Transportu Miejskiego sprawdzają bilety. Wybierzmy się z jednym z nich w trasę i przyjrzyjmy się, w jaki sposób przebiega kontrola biletów, jakie prawa i obowiązki przysługują kontrolerom i pasażerom warszawskiej komunikacji miejskiej oraz co grozi za jazdę bez biletu.

Kontroler po wejściu do pojazdu i upewnieniu się, że pasażerowie, którzy wsiedli z nim na przystanku i chcieli skasować bilet – uczynili to, blokuje kasowniki i rozpoczyna kontrolę biletów. W jej trakcie powinien posiadać w widocznym miejscu **identyfikator,** na którym są umieszczone następujące dane: napis „Zarząd Transportu Miejskiego", numer identyfikacyjny kontrolera i jego zdjęcie, okres ważności identyfikatora, zakres upoważnienia oraz pieczęć i podpis wystawcy. Imię i nazwisko kontrolera umieszczone są na rewersie identyfikatora i przeznaczone są dla funkcjonariuszy policji i Straży Miejskiej. Każdy z kontrolerów ma ze sobą urządzenie służące do sprawdzania biletów.

WKM, kartonik albo komórka

Jednym z pasażerów autobusu, w którym prowadzona jest kontrola biletów jest pan Artur. Nie przysługują mu żadne ulgi, wystarczy więc, że okaże **aktywną Warszawską Kartę Miejską**, **skasowany bilet kartonikowy** lub **bilet kupiony**



przez komórkę. W przypadku usługi **mPay** jest zobowiązany zadzwonić na bezpłatny numer widoczny na identyfikatorze kontrolera lub podać numer abonenta. W usłudze **SkyCash** i **moBILET** wystarczy okazać trzy kolejne ekrany telefonu z ważnym biletem.

Pani Iwona jest studentką. Przysługuje jej więc 50-procentowa ulga na przejazdy. W trakcie kontroli biletów, zobowiązana jest bez dodatkowego wezwania okazać – oprócz biletu – **dokument poświadczający prawo do ulgi**.

Podobnie jest w przypadku pana Roberta, który ma prawo do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską. Jest on zobowiązany do okazania kontrolerowi **ważnego dokumentu potwierdzającego prawo do bezpłatnych przejazdów**.

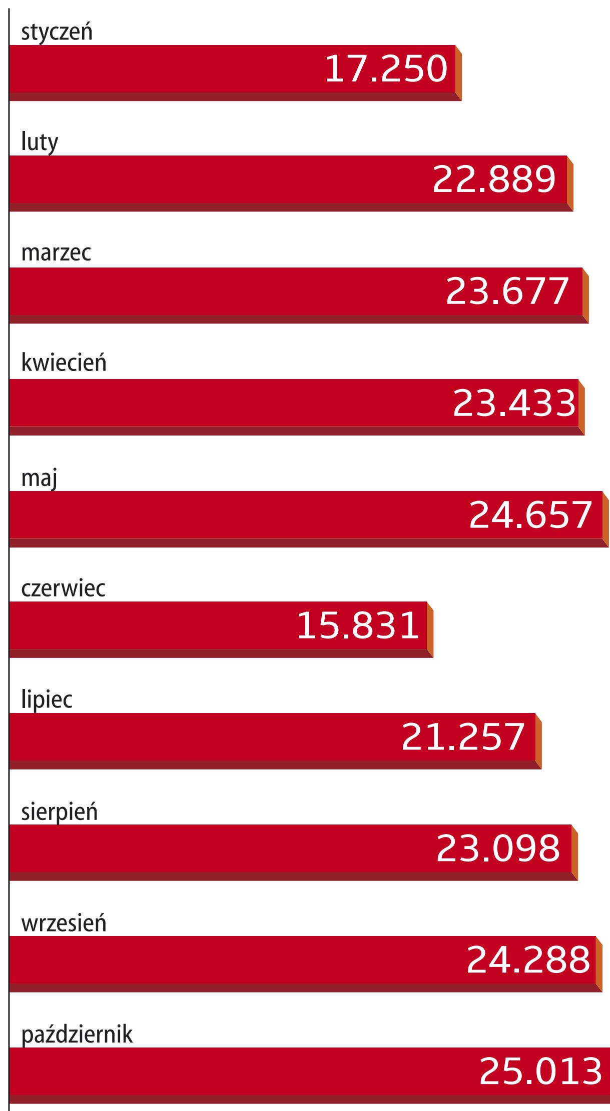
Na gapę

Autobusem podróżuje także pani Krystyna, która nie ma biletu, czyli mówiąc potocznie – jedzie na gapę. Kontroler wzywa ją do okazania dokumentu tożsamości i na jego podstawie wystawia wezwanie do zapłaty, na które składa się należność przewozowa (czyli cena biletu jednorazowego ważnego w 1. lub 1. i 2. strefie biletowej) oraz opłata dodatkowa w wysokości 220 zł. Pani Krystyna powinna uregulować tę opłatę w ciągu 14 dni od dnia wystawienia wezwania. Można to zrobić w **Punktach Obsługi Pasażerów ZTM**, na poczcie lub przelewem bankowym. Jeżeli pani Krystyna wniesie opłatę w ciągu 7 dni od dnia wystawienia wezwania, jej wysokość zostanie zmniejszona o 30 proc. i wyniesie 154 zł plus należność przewozowa.

Pani Krystyna może także uiścić opłatę za brak ważnego biletu bezpośrednio u kontrolera biletów. W takiej sytuacji wysokość opłaty dodatkowej jest zmniejszana o 40 proc. do kwoty 132 zł plus należność przewozowa. Po uiszczeniu opłaty u kontrolera, pasażer otrzymuje wystawione przez niego **potwierdzenie zapłaty**.

Pan Konrad z kolei ma ważny bilet ulgowy, ale nie ma **dokumentu poświadczającego prawo do ulgi**. W takiej sytuacji proces wystawiania wezwania do zapłaty przebiega podobnie, jak w przypadku pani Krystyny. Zmianie ulega tylko wysokość opłaty dodatkowej. Jeżeli pan Konrad zdecyduje się uiścić opłatę na podstawie wezwania do zapłaty

Liczba wystawonych wezwań
w okresie styczeń-październik 2012 r.



w ciągu 14 od dnia jego wystawienia, zapłaci 176 zł (opłata dodatkowa) plus należność przewozową (cena biletu jednorazowego ważnego w 1. lub w 1. i 2. strefie biletowej). W przypadku dokonania wpłaty w ciągu 7 dni od dnia wystawienia wezwania do zapłaty – zapłaci 30 proc. mniej, czyli 123,20 zł plus należność przewozową.

W sytuacji, gdy pan Konrad zdecyduje się wnieść opłatę bezpośrednio u kontrolera, kwota zostanie zmniejszona o 40 proc. do 105,60 zł plus należność przewozowa. Po uiszczeniu opłaty na miejscu, kontroler wystawi **potwierdzenie zapłaty**.

Może zdarzyć się tak, że zarówno pani Krystyna, jak i pan Konrad odmówią uiszczenia opłaty dodatkowej i należności przewozowej na miejscu, a także okazania dokumentu tożsamości w celu wystawienia wezwania do zapłaty. Co wówczas?

Od 1 marca 2011 roku, kiedy to została znowelizowana ustawa Prawo przewozowe, **kontrolerzy biletów mają prawo do ujęcia pasażera**, który odmawia okazania dokumentu tożsamości lub próbuje oddalić się z miejsca kontroli. Ujęcie w tym przypadku oznacza fizyczne powstrzymanie gapowicza przed oddaleniem się z miejsca kontroli do czasu przybycia policji lub innych organów porządkowych. **Osoby odmawiające okazania dokumentu tożsamości lub lekceważące polecenie kontrolera popełniają wykroczenie**. Policja może za to ukarać mandatem karnym, a sąd grzywną w wysokości do pięciu tysięcy zł.





TRANSPORT ZBIOROWY OD KUCHNI...

UKŁAD KOMUNIKACJI

JAK TO SIĘ ZACZYNA, CZYLI...

200 stron - analizy, wykresy, kreacje, prognozy. Praca zespołu znakomitych naukowych ekspertów, m.in. prof. Wojciecha Suchorzewskiego i dr. Andrzeja Brzezińskiego oraz wielu przedstawicieli instytucji, które decydują o funkcjonowaniu transportu publicznego w Warszawie. Tak wygląda początek drogi do opracowania układu komunikacyjnego Warszawy i aglomeracji. Podstawowy dokument – „Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy" został przyjęty przez Radę m. st. Warszawy 9 lipca 2009 roku.

Cel jest jasny – system transportowy nie może hamować rozwoju miasta, a ma być podstawowym czynnikiem wpływającym na rozwój wszystkich dziedzin życia i spełniającym oczekiwania mieszkańców Warszawy. A racjonalne oczekiwania warszawiaków to przede wszystkim: **dążenie do wzrostu poziomu życia, rozwój miasta oraz zachowanie walorów środowiska naturalnego i historycznego**. I właśnie „Strategia..." jest dokumentem, w którym wytyczono kierunki działań prowadzących do zbudowania zrównoważonego systemu transportu w perspektywie wieloletniej.

Zaś główne zadania, jakie postawiono przed władzami miasta są następujące:

- *unowocześnienie systemu transportowego (drogowego, transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego) poprzez jego modernizację i rozwój, zapewniające wysoką efektywność, jakość i większy dostęp do źródeł i celów podróży;*
- *doprowadzenie do zmiany sposobu korzystania z systemu transportowego przez mieszkańców stolicy w taki sposób, by rosła atrakcyjność poruszania się pieszo i korzystania z innych, niż samochody, środków transportu (metro, kolej, tramwaj, autobus, rower).*

Te zadania determinują działania Zarządu Transportu Miejskiego, jako organizatora komunikacji publicznej w aglomeracji warszawskiej. Komunikacji zapewniającej pasażerom sprawne i bezpieczne przemieszczanie się. W tym momencie zaczyna się praca ekspertów ZTM-u nad kształtowaniem układu komunikacyjnego Warszawy i aglomeracji.

Trzeba jednak pamiętać, że w planowaniu zmian w komunikacji miejskiej należy uwzględniać również inne strategiczne dokumenty („Polityka Transportowa dla m. st. Warszawy", „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne"), plany zagospodarowania przestrzennego, strategię rozwoju układu drogowego, analizy aktualnych potrzeb przewozowych, uzasadnione postulaty władz samorządowych, organizacji społecznych i innych instytucji oraz osób prywatnych/pasażerów.

Z zadań realizowanych systematycznie i konsekwentnie przez ZTM w ramach „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne", jednym z najważniejszych jest przeprowadzenie marszrutyzacji sieci połączeń. Aby usprawnić działanie systemu transportu publicznego w Warszawie należy przeprowadzić racjonalizację układu linii tramwajowych i autobusowych.



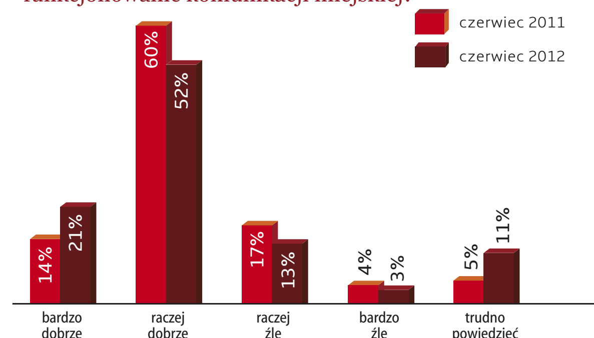
Zmiany obejmujące dużą część układu komunikacyjnego są/będą niezbędne przede wszystkim z uwagi na konieczność dążenia do:

- *uproszczenia dotychczasowego układu linii tramwajowych z zastosowaniem dwóch podstawowych kryteriów: ograniczenia liczby linii oraz istotnego (nawet o kilkanaście procent) zmniejszenia zapotrzebowania na tabor tramwajowy,*
- *dostosowania układu linii autobusowych do układu tras komunikacji szynowej z uwzględnieniem podstawowej funkcji komunikacji autobusowej w Warszawie, jaką powinno być dowożenie pasażerów do tramwaju, metra i kolei,*
- *eliminowania wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych między autobusem i transportem szynowym (tramwaj, metro, kolej).*

Powyższe zmiany, czyli ograniczenie liczby linii i „uczytelnienie" ich przebiegu, przy zachowaniu wysokich częstotliwości tramwajów, będą sprzyjać:

- *pozyskaniu pasażerów sporadycznie korzystających z transportu publicznego lub nie korzystających z niego w ogóle, dla których korzystanie z systemu transportu stanie się łatwiejsze,*
- *większemu i bardziej komfortowemu wykorzystywaniu systemu transportu publicznego przez osoby przyjezdne i turystów, nie znających układu komunikacyjnego Warszawy, zwiększeniu efektywności (mniejszym kosztom społecznym) funkcjonowania komunikacji publicznej.*

Warto również odnotować, na podstawie Barometru Warszawskiego, że funkcjonowanie komunikacji miejskiej jest oceniane „bardzo dobrze": w czerwcu 2012 – 21 proc. ankietowanych, w czerwcu 2011 – 14 proc. lub „raczej dobrze" – odpowiednio: 52 proc. i 60 proc. A na cenzurce jakości podróżowania po Warszawie komunikacją miejską, w skali 1 – 10 (najwyższa nota) przeważają noty 7 (26 proc.) i 8 (21 proc.).



* *Barometr Warszawski - badanie na losowej reprezentatywnej próbie mieszkańców stolicy (1100 osób w wieku 15 i więcej lat).*



TRAMWAJ LEGENDA
PRZESZEDŁ DO HISTORII

W noc sylwestrową (31 grudnia 2012 na 1 stycznia 2013) pożegnaliśmy „trzynastki" w regularnym ruchu liniowym. 5 stycznia br. KMKM Warszawa, wspólnie z Tramwajami Warszawskimi zorganizował paradę tramwajów 13N oraz uruchomił linię specjalną. Warszawiacy po raz ostatni mogli zobaczyć w ruchu tyle wagonów 13N, zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie, a nawet usiąść za pulpitem przyszłego zabytku.

Ponad pięćdziesiąt lat na torach, miliony przejechanych kilometrów i jeszcze większa liczba przewiezionych pasażerów. Tak najkrócej można opisać służbę liniową wagonów typu 13N, która właśnie dobiegła końca. Rozwój miasta, budowa nowych osiedli i zakładów pracy wymusiła w latach pięćdziesiątych XX wieku zaprojektowanie i wprowadzenie do masowej produkcji polskiego wagonu szybkobieżnego. Dzięki tym staraniom dla stolicy skonstruowano pierwszy polski tramwaj szybkobieżny – 13N.

Producentem nowoczesnego tramwaju był chorzowski Konstal. Przez dziesięć lat (1959-1969) wyjechało z zakładów 838 pojazdów. Warszawiaków woziły nieprzerwanie do roku 2013. Nadeszła pora na ostatni dzwonek i zasłużony zjazd do zajezdni. Nie wypadało jednak, aby ten zjazd odbył się bez pożegnania.

W sieci linii nadzorowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego pożegnanie miało miejsce w noc sylwestrową. Z 31 grudnia na 1 stycznia wagony po raz ostatni zostały wystawione do służby liniowej. Można napisać, że Warszawa przechodząc w Nowy Rok pożegnała jedną ze swoich ikon. Kilka dni później, w sobotę, 5 stycznia Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, wspólnie z Tramwajami Warszawskimi, przygotował jeszcze jedno wydarzenie, które pozwoliło pożegnać się z „trzynastkami". Tuż po godzinie 13.30 z zajezdni tramwajowej „Żoliborz" wyruszyła parada tramwajów. Na czele jechał wóz z prezydent stolicy na pokładzie. Trasa wiodła m.in. przez pl. Bankowy, ulice Andersa, Marszałkowską, pl. Politechniki i zakończyła się na placu Narutowicza, na tradycyjnej pętli linii turystycznych obsługiwanych taborem zabytkowym.

Po paradzie tramwaje ruszyły do obsługi linii „13N", której trasa wiodła od pl. Narutowicza przez most Poniatowskiego do pętli przy al. Zielenieckiej. Linia kursowała do wieczora, a przejażdżka była okazją do ostatnich zdjęć w wagonach, które już niedługo staną się pojazdami historycznymi. Wśród pasażerów można było usłyszeć różne głosy, zarówno smutku po wagonach, jak i radości, że idzie nowe. Każdy jednak przyznawał, że „trzynastki" wpisały się na stałe w krajobraz miasta i część powinna zostać zachowana jako zabytki. Tak też się stanie!

tekst: Mateusz Kania



MAŁE JEST PIĘKNE

TROLEJBUSY W LANDSKRONIE

Nie da się ukryć, że trolejbusy, czyli autobusy napędzane energią elektryczną pobieraną z sieci trakcyjnej, najlepsze swoje lata mają już za sobą. Swój rozkwit przeżywały począwszy od lat 30. ubiegłego wieku, gdy w wielu miastach zastępowały tramwaje, wycofując się po dwóch dekadach podczas motoryzacyjnego boomu, by znów o sobie przypomnieć przez chwilę w latach 70. i 80., gdy ceny paliw skoczyły w górę, burząc marzenia o taniej motoryzacji.

Choć obecnie wskazuje się na liczne zalety trakcji trolejbusowej (zerowa emisja szkodliwych substancji, dobre parametry ruchowe itp.), to jednak obserwuje się stały trend powolnego zamykania kolejnych systemów. Przyczynia się do tego wiele minusów tego rozwiązania, np. konieczność utrzymywania infrastruktury, zakupu kosztownych małoseryjnych pojazdów, jak również duży postęp w procesie ograniczania emisji spalin we współczesnych autobusach, co podważa ekologiczną „wyższość" trolejbusów.

Na przekór tendencjom

Są jednak pojedyncze przypadki świadczące o tym, że wbrew tendencjom trakcja trolejbusowa nadal znajduje dla siebie miejsce i to niekiedy w bardzo niespodziewanych miejscach. Przykładem wartym opisu jest szwedzkie miasteczko Landskrona, położone nad cieśniną oddzielającą Szwecję od Danii.

Szwecja, pomimo dużych tradycji elektrotechnicznych, nigdy nie była trolejbusową potęgą. Jedynie do lat 60. funkcjonowały dwa systemy trolejbusowe w największych metropoliach: w Sztokholmie i Goteborgu, które zlikwidowano m.in. z powodu zmiany ruchu z lewostronnego

na prawostronny. Trolejbusy powróciły do Szwecji we wrześniu 2003 roku, jako część dużego projektu rewitalizacyjnego regionu Skania.

Ekologiczny projekt

Nadmorska Landskrona przez długi czas była ważnym portem obsługującym m.in. połączenia promowe z Danią. Pod koniec XX wieku straciła jednak na znaczeniu, a likwidacja stoczni na dwie dekady pogrążyła region w zapaści. Szansa na odwrócenie tego trendu pojawiła się wraz z budową nowego mostu łączącego Szwecję z Danią i powstaniem nowoczesnej kolei po obu stronach cieśniny. W Landskronie wybudowano wówczas nowy dworzec kolejowy, położony na peryferiach miasteczka. Dojazd do niego zaplanowano wydajnym ekologicznym środkiem transportu miejskiego. Ze względu na wysokie koszty budowy zrezygnowano z budowy linii tramwajowej na rzecz trolejbusów. Kolejne oszczędności przyniosło wykorzystanie istniejącej zajezdni autobusowej jako bazy dla trolejbusów. Pojazdy dojeżdżają do niej dzięki bateriom. Aby projekt był już maksymalnie ekologiczny - energia elektryczna w sieci trakcyjnej pochodzi z lokalnych elektrowni wiatrowych.

Otwarcie linii trolejbusowej nastąpiło 27 września 2003 roku, o godz. 14.00. Linia łącząca dworzec z centrum miasta liczy trzy kilometry i należy do najkrótszych na świecie. Trolejbus (po szwedzku trådbuss) pokonuje ją w 10 minut, zatrzymując na siedmiu przystankach. Początkowo trolejbusy kursowały co 8-10 minut, ale przedsięwzięcie okazało się na tyle dużym sukcesem, że w godzinach szczytu zwiększono częstotliwość do 6 minut.

„Elektryczne" panny

Trolejbusy w Landskronie dla przybysza z Polski są ciekawe z jeszcze innego powodu. Cały tabor trolejbusowy wyprodukowała firma Solaris. Było to wówczas jedno z jej pierwszych zamówień na trolejbusy z zachodniej Europy. W ruchu znajdują się cztery pojazdy, które oprócz numerów noszą również imiona rozpoczynające się od El (od szwedzkiego elektricitet - elektryczność): Ella, Elvira, Ellen oraz Else-Len.

tekst i foto: Marcin Stiasny





GRAMY RAZEM!

Specjalne autobusy i tramwaje, licytacja gadżetów komunikacyjnych, a na końcu „światełko do nieba". W niedzielę, 13 stycznia 2013 roku odbędzie się kolejny finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie i tym razem włączy się do wspólnego grania!

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej dołącza do finałów Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy już od kilku lat. Rokrocznie bijemy kolejne rekordy. Ostatni finał przyniósł nam 19 317 złotych i 51 groszy, które zostały przekazane na konto Fundacji WOŚP.

Na sukces całego przedsięwzięcia pracują ludzie. Gdyby nie oddanie i bezinteresowna pomoc pasjonatów transportu publicznego, nie udałoby się przekraczać wcześniej zebranych sum. Z roku na rok zbieramy coraz więcej. WOŚP-owy sztab KMKM tworzy ponad czterdzieści osób.

Gdzie można spotkać naszych wolontariuszy? W tramwajach i autobusach! Jednak nie we wszystkich. Dzięki uprzejmości spółki Tramwaje Warszawskie oraz firmy Mobilis Sp. z o.o., wspólnie uruchamiamy linię tramwajową i autobusową. W dzień finału na ulice wyjeżdża zabytkowy tabor, który kursuje obok współczesnego. Przejazd nim jest bezpłatny. W zamian za atrakcyjną podróż zapraszamy do wrzucenia datku do puszki.

Oczywiście, to nie wszystko! W pojazdach, jak również na pl. Narutowicza przy ekspedycji tramwajowej, prowadzone są mniejsze i większe aukcje gadżetów i przedmiotów związanych ze stołecznym transportem publicznym. Podróżując tramwajowym składem 13N, zwanym popularnie „parówką" myślałeś, żeby zdobyć charakterystyczną lampkę? A może chcesz zamienić się w konduktora i kasować bilety szczypcami? Albo chcesz mieć na własność tablicę boczną? Właśnie takie rzeczy można wylicytować podczas aukcji! Oczywiście każdy otrzymuje serduszko oraz certyfikat autentyczności przedmiotu.

„Serduszkowe" autobusy i tramwaje już chyba na stałe wrosły w krajobraz finałów Orkiestry. Cieszymy się, że dzięki wspólnemu graniu i zabawie możemy włączyć się w dzieło pomocy, nie tylko najmłodszym. Oczywiście zapraszamy wszystkich na pokład wozów!

Szczegółowy rozkład jazdy wraz z trasami przejazdów dostępny będzie na klubowej stronie internetowej: **www.kmkm.waw.pl**. Warto też zaglądać na nasz profil Fecebooku: **www.facebook.com/kmkm.wawa**.

tekst: Mateusz Kania
foto: KMKM




@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO